Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1169

21. 04. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/1072 —

Übergang der Erhaltungslast für Straßenbrücken gemäß § 19 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes von der früheren Deutschen Bundesbahn auf die Kommunen

Aufgrund der Bahnreform sollte die Baulast für Brücken über Eisenbahnen im Zuge von Kommunalstraßen zum 1. Januar 1994 auf Kreise und Gemeinden übergehen. Dabei ist es jedoch zu erheblichen Problemen gekommen, weil sich für die betroffenen Kommunen erheblicher Finanzierungsaufwand für die ordnungsgemäße Erhaltung dieser Brücken abzeichnet. Offensichtlich hatte die Deutsche Bundesbahn viele Brücken nicht mehr in vollem Umfang erhalten, d. h. unterhalten und erneuert, zumal es sich in vielen Fällen um Brücken im Verlauf von stillgelegten oder stillegungsbedrohten Strecken handelte. Ursprüngliche Schätzungen, daß der jährliche Unterhaltungsaufwand bei insgesamt 4 Mio. DM liegen würde, treffen nicht auf den Übergang der Erhaltungslast zu. Statt dessen erscheint inzwischen ein Betrag in einer Größenordnung von mindestens 100 Mio. DM als realistisch. Viele Kommunen haben sich daher bislang nicht zu einer Übernahme der Erhaltungslast bereitgefunden.

1. Bei wie vielen Brücken insgesamt gibt es einen Übergang der Erhaltungslast?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG sind 1 349 Straßenüberführungen infolge der Änderung des § 19 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zum 1. Januar 1994 von der ehemaligen Deutschen Bundesbahn in die Erhaltungslast von Gemeinden übergegangen.

2. Bei welchen Brücken bzw. bei welchen betroffenen Kommunen kommt es voraussichtlich zu größeren Problemen, weil sich die Brücken nicht in ordnungsgemäßem Zustand befinden und ein größerer finanzieller Aufwand zur Sanierung erforderlich ist?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 20. April 1995 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Deutsche Bahn AG hat ein Projekt zur Übergabe der Straßenüberführungen auf die Gemeinden eingerichtet. Streitige Brücken sollen ggf. unter Hinzuziehung von vereidigten Sachverständigen begutachtet werden. Ergebnisse dieser Begutachtungen, die auch Rückschlüsse auf Umfang und Kosten erlauben, werden in der zweiten Hälfte des Jahres vorliegen.

3. Um welche Kosten geht es dabei speziell für die einzelnen Brücken sowie insgesamt?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

4. Wer soll nach Ansicht der Bundesregierung die teilweise hohen Finanzmittel aufbringen, um die Brücken wieder in einen ordnungsgemäßen Erhaltungszustand zu versetzen?

Soweit im Rahmen des genannten Projektes die Begutachtung der Straßenüberführungen einen Erhaltungsrückstand durch die ehemalige Deutsche Bundesbahn ergibt, wird dessen Beseitigung auf Kosten der Deutschen Bank AG erfolgen.

5. Wie bewertet die Bundesregierung die Überlegung, den Kommunen die finanzielle Verantwortung für Versäumnisse des früheren Bundesunternehmens Deutsche Bundesbahn anzulasten?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

6. In welchen Fällen droht es zu einem Abriß der betroffenen Brücken zu kommen, und welche Auswirkungen hat der jeweilige Abriß für den Weiterbetrieb der betroffenen Bahnstrecke bzw. für die Sicherung der Trasse im Hinblick auf die Einrichtung möglicher künftiger Bahnverkehre?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird Bezug genommen. Sollte in einzelnen Fällen der Abbruch von Straßenbrücken über Eisenbahnstrecken notwendig werden, ergeben sich hierdurch keine Auswirkungen auf den Weiterbetrieb der betroffenen Bahnstrecke. Die erforderlichen Arbeiten bedingen in der Regel keine Unterbrechung des Eisenbahnbetriebs.

7. Plant die Bundesregierung eine spezielle Regelung für das Gebiet der früheren Deutschen Reichsbahn, weil dort der Übergang der Erhaltungslast für Straßenbrücken schon früher (1953) erfolgt ist, die dortigen Brücken aber meist in schlechtem baulichen Zustand waren?

Die Bundesregierung hat in den Jahren 1991 und 1992 zur schnellen Verbesserung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern aus dem Programm „Aufschwung Ost" u. a. die Fördermittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

(GVFG) um insgesamt 3 Mrd. DM erhöht und bei den Fördersätzen die Haushaltssituation in den neuen Ländern und Gemeinden berücksichtigt. Für die Jahre 1993 bis 1996 hat sie die GVFG-Mittel insgesamt verdoppelt und dabei in den Jahren 1993 und 1994 Fördermittel in Höhe von jeweils rd. 400 Mio. DM zugunsten der neuen Länder umgeschichtet sowie zusätzlich eine großzügige kommunale Investitionspauschale als Überbrückungshilfe gewährt. Die ab 1997 vorgesehene Rückführung der GVFG-Mittel wird durch entsprechende Aufstockung der Transfermittel nach dem Regionalisierungsgesetz im Rahmen der Eisenbahnstrukturreform, die den Ländern zur eigenen Verfügung für Betriebskosten und Investitionen in den ÖPNV bereitstehen und damit auch die kommunalen Haushalte entlasten, mehr als kompensiert. Schließlich stellt die Bundesregierung darüber hinaus den neuen Ländern nach dem Investitionsförderungsgesetz Aufbau Ost ab 1995 zehn Jahre lang jährlich 6,6 Mrd. DM zur Realisierung wichtiger eigener und kommunaler Investitionsvorhaben auch im Verkehrsbereich zur Verfügung.

Aus all diesen Fördermitteln können auch Investitionen im Rahmen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes finanziert werden. Sie gehören insbesondere zu den nach dem GVFG förderfähigen kommunalen Investitionsmaßnahmen.

8. Sind infolge des „Jahrhundertwerks Bahnreform" ähnliche weitere „Kostenexplosionen" (z. B. bei Bahnübergängen im Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn) wie beim Übergang der Erhaltungslast für Straßenbrücken zu erwarten?

Die Unterstellung, die Bahnreform verursache „Kostenexplosionen", ist nicht nachvollziehbar. Hinsichtlich der Beseitigung von Bahnübergängen in den neuen Bundesländern gilt die Kostenregelung des insoweit durch das Eisenbahnneuordnungsgesetz nicht geänderten Eisenbahnkreuzungsgesetzes. Danach tragen bei Eisenbahnen des Bundes der jeweilige Straßenbaulastträger, die Deutsche Bank AG und der Bund je ein Drittel der Kosten.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333